

Actualisatie van de internationale benchmark OV

9 januari 2015

Presentatie – eindrapport

Agenda

- Kadering van de opdracht
- Belangrijkste conclusies
- Evoluties in de benchmarkregio's
- Invulling van de indicatoren
- Volgende stappen

Kadering van de opdracht

Kadering van de opdracht

Onderwerp

- 2009: Internationale benchmarkstudie Openbaar Vervoer in opdracht van Vlaamse Overheid – Departement MOW
- 2014: Update met data voor 2009-2013

Vraag Parlement in 2009

- Het gewicht van De Lijn in de Vlaamse begroting is fors toegenomen. Het is dus tijd om na te gaan of deze investeringen en de bereikte resultaten de best haalbare zijn in vergelijking met de buurlanden:

Onderzoeks- vragen 2009

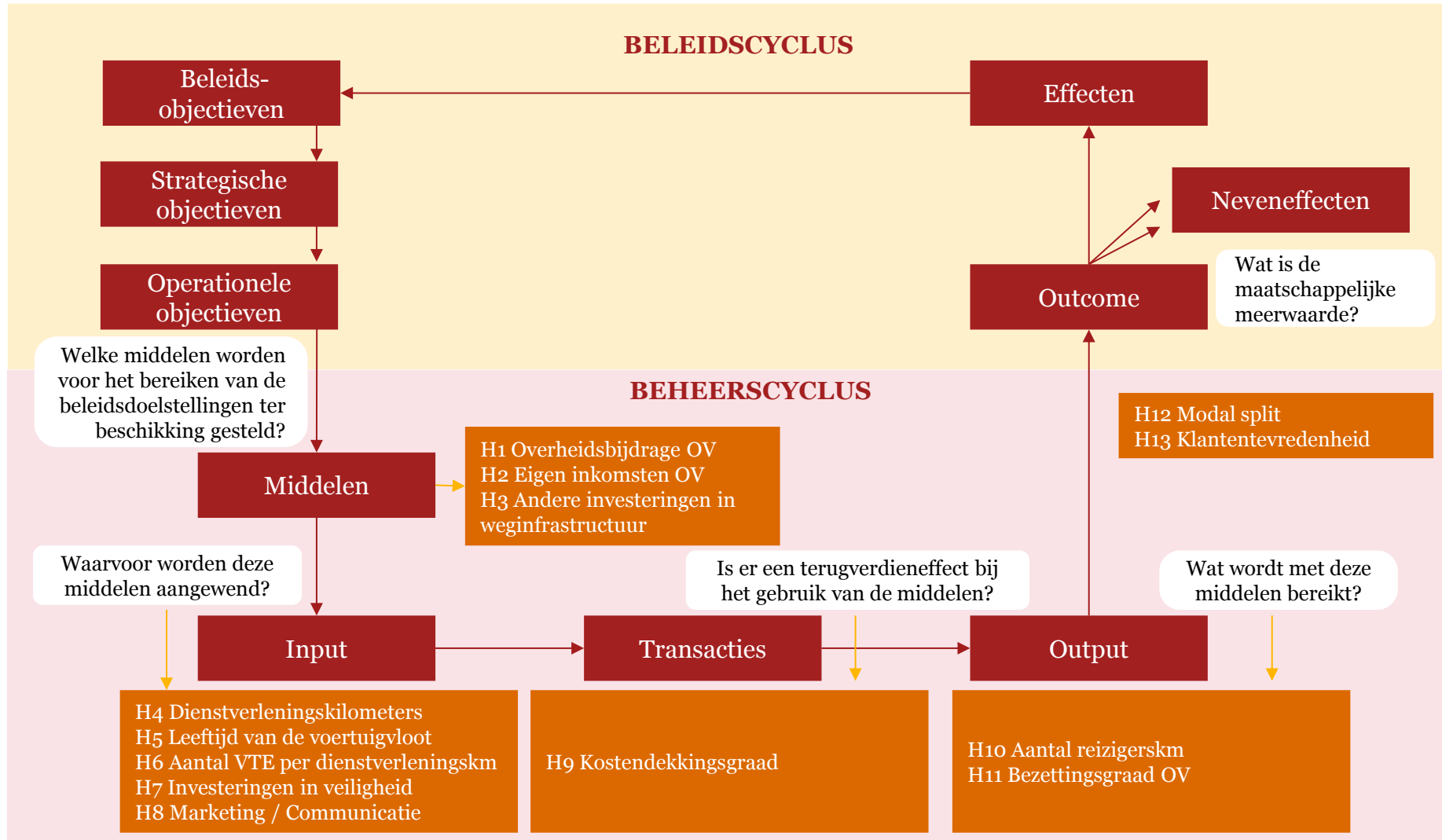
- Waar stond Vlaanderen 10 jaar geleden op vlak van openbaar vervoer, en waar staat het nu?
- Hoe is de evolutie geweest in de omliggende regio's?
- Waar is Vlaanderen voorop en waar zijn er nog verbeterpunten?
- En wat zijn op basis van deze analyse de beleidsaanbevelingen voor de toekomst?

Kadering van de opdracht

Scope

- 3 benchmarkregio's geselecteerd op basis van socio-economische en demografische vergelijkbaarheid (niet de organisatorische):
 - Vlaanderen
 - Schotland
 - Zuid-Nederland (ZNL)
 - Nordrhein-Westfalen (NRW)
- Voor sommige regio's wordt gewerkt met subsets van data omdat de data vaak niet op regioniveau beschikbaar is en/of omdat de data voor een subset meer representatief zijn voor Vlaanderen.
 - Vlaanderen (steeds heel Vlaanderen – De Lijn en exploitanten)
 - Schotland
 - ZNL > Stadsregio Rotterdam > RET (publiek OV-bedrijf R'dam)
 - NRW > Regio Keulen-Aken-Bonn > KVB (publiek OV-bedrijf Keulen)
- 13 indicatoren die geënt zijn op de **beleids- en beheerscyclus voor geregeld vervoer** (geen andere leerlingenvervoer)

Indicatoren op basis van beleids- en beheerscyclus



Belangrijkste conclusies

Belangrijkste resultaten

Bevestigen de inzichten uit 2009

- 1 Verschil in kostendekkingsgraad tussen openbare maatschappijen en private bedrijven is geen weerspiegeling van de efficiëntie maar eerder van de structuur van het marktmodel
- 2 Indicatie dat de OV-markt wel schaal- en scopevoordelen kent
- 3 Indicatoren die wijzen op efficiëntie van de exploitatie verschillen niet merkkelijk tussen Vlaanderen en de andere regio's
- 4 De tarieven van De Lijn zijn veel lager dan in de benchmarkregio's
- 5 Kostendekkingsgraad
 - Verschillen zijn te vinden aan de ontvangstenzijde
 - De Lijn heeft de laagste kostendekkingsgraad van de benchmarkregio's
- 6 Er is geen rechtstreeks verband tussen lage tarieven en het aandeel van BTM in het totaal aantal verplaatsingen

In Europa bestaan er verschillende marktmodellen

- 1 Openbaar vervoerlandschap is sinds 2009 hervormd met verschillende marktmodellen:
 - Eén vervoerbedrijf in Vlaanderen versus meerdere in het buitenland
 - Tarifiering en bepaling aanbod gecentraliseerd bij regionale overheid (VL) versus gedecentraliseerde beslissingsstructuren bij v.b. lokale overheden en provincies of stadsgewesten in het buitenland
- 2 Onderscheid publiek/privaat en mate van risico-overdracht is in feite niet direct afhankelijk van het marktmodel
- 3 In een markt met vele vervoerbedrijven is er nood aan koepelstructuren en onderlinge afstemming op vlak van reizigersinformatie, clearing van de ontvangsten en sociale veiligheid
- 4 Marktvorm met vele actoren zonder uitgebouwde regiefunctie leidde in het buitenland tot afzonderlijke ondersteunende processen, het niet optimaal benutten van schaalvoordelen en een gebrek aan standaardisatie

Evoluties in de benchmarkregio's

Evoluties in de benchmarkregio's

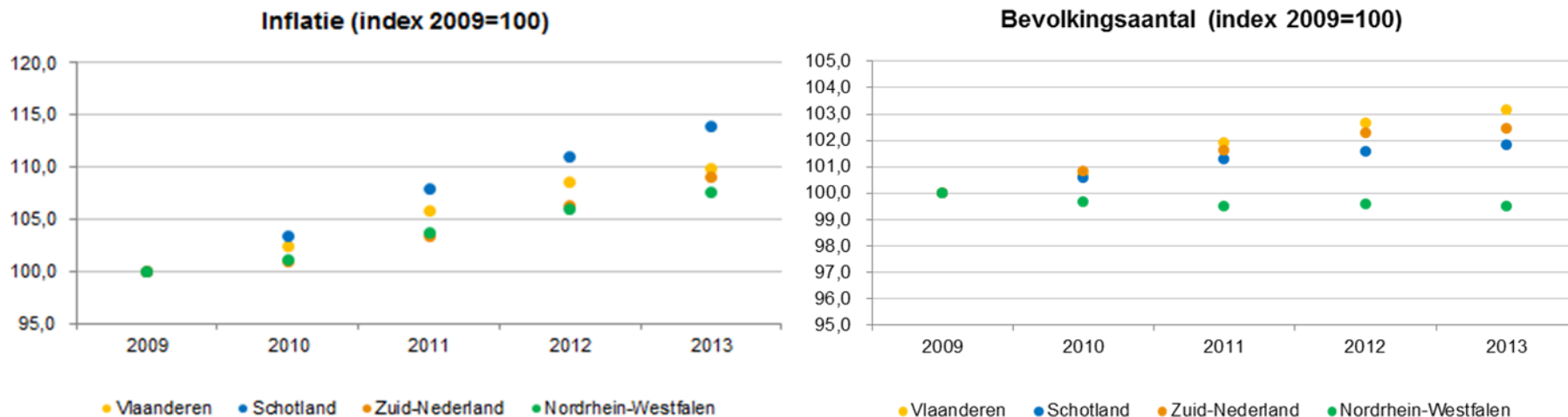
Vlaanderen VL	Schotland SCT	Zuid-Nederland Z-NL	Nordrhein- Westfalen NRW
Aanpassingen i.f.v. beheersovereenkomst 2016: • 'Basis-bereikbaarheid' • Vraaggestuurd versterken netwerk • Betrokkenheid gemeenten • Inkomsten en tarieven - duurzame verhoging van de kostendekkingsgraad	Gedecentraliseerd model met private en publieke trajecten/operatoren: • 3 beleidsniveaus: nationaal, RTP's, lokale overheden • Koepelorganisatie biedt neutrale reisinfo • Geen fundamentele evoluties sinds 2009	Gedecentraliseerd model met aan- en inbesteding vervoersgebieden: • 2012: Wet Aanbestedingsvrijheid OV • Concessievormen verschillen volgens: ○ Ontwikkelfunctie ○ Opbrengstrisico ○ Bonus/malus-regeling	Sterk gedecentraliseerd model met in-house en private operatoren: • Veel mogelijke organisatievormen • Cross financiering via gemeentelijke holdings - cross sector • Budgettaire toestand OV sterk afhankelijk van de solvabiliteit van de gemeente

Europa

- Nieuw regelgevend kader op vlak van :
- organisatie-financiering
 - milieubewust aankopen
 - overheidsopdrachten

Invulling van de indicatoren

Alle indicatoren worden beïnvloed door bevolkingsgroei en inflatie

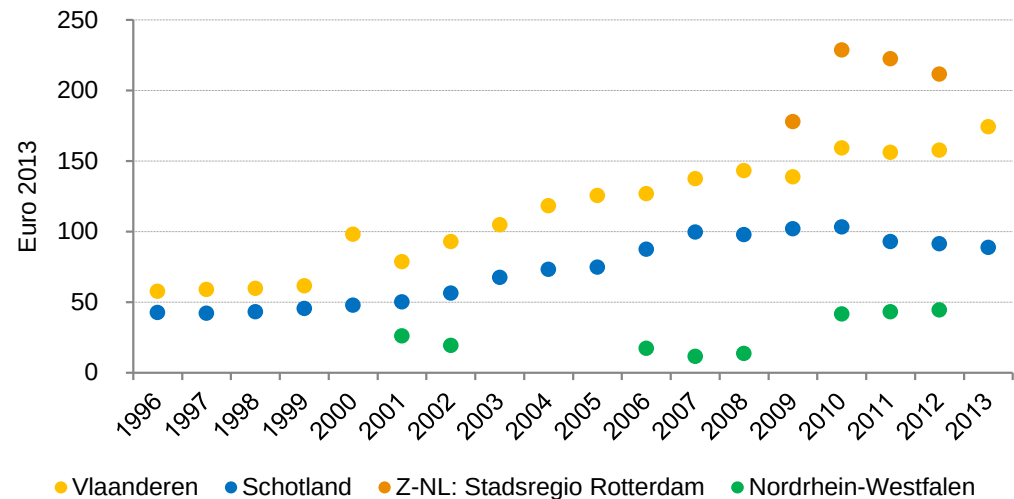


Alle kosten en opbrengsten werden voor de historische jaren berekend in euro 2013 zodat de reële historische prijsevolutie duidelijk wordt. De indicatoren worden in EUR per inwoner weergegeven zodat ook het effect van de bevolkingsgroei geneutraliseerd wordt (NRW cijfers gecorrigeerd voor resultaten volkstelling 2011 vanaf 2009).

H1: Overheidsbijdragen OV per inwoner

- Schotland:
 - vergoeding doelgroep kortingen sinds 2006
 - Vermindering overheidsbijdragen
- Z-NL:
 - Vermindering overheidssteun
- NRW:
 - aangepaste cijfers sinds 2010 => inclusief raming van bijdrage die publieke aandeelhouders betalen om de verliezen van de vervoerbedrijven te dekken

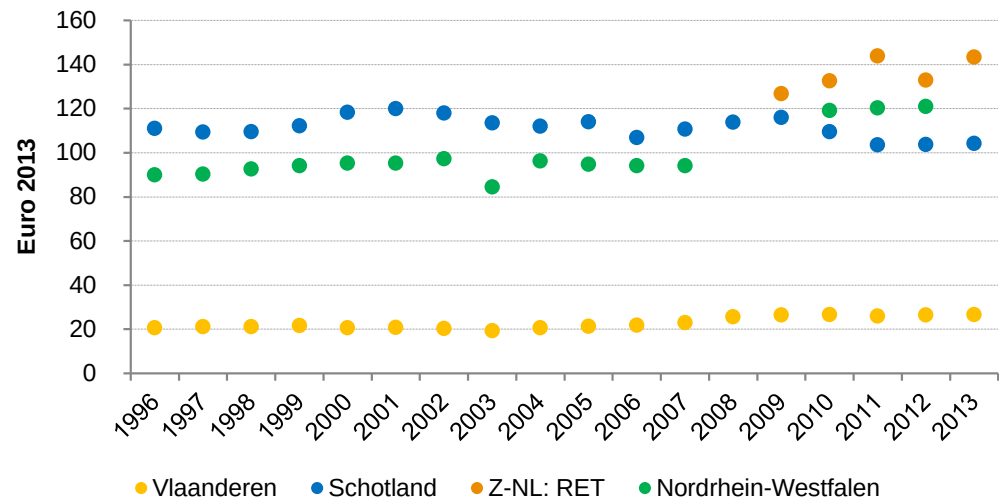
Overheidsbijdragen OV per inwoner



H2: Eigen inkomsten OV bedrijf per inwoner

- Schotland:
 - Gedaald door economische recessie
 - Meer werkloosheid (minder woon-werk verkeer)
 - Ticketprijzen laatste 5 jaar reël met 6% gestegen
- Z-NL:
 - Daling dienstverleningskilometer
- NRW:
 - Tariefaanpassingen hoger dan de inflatie (vb 3,9% in 2013 in VRS tariefgebied)

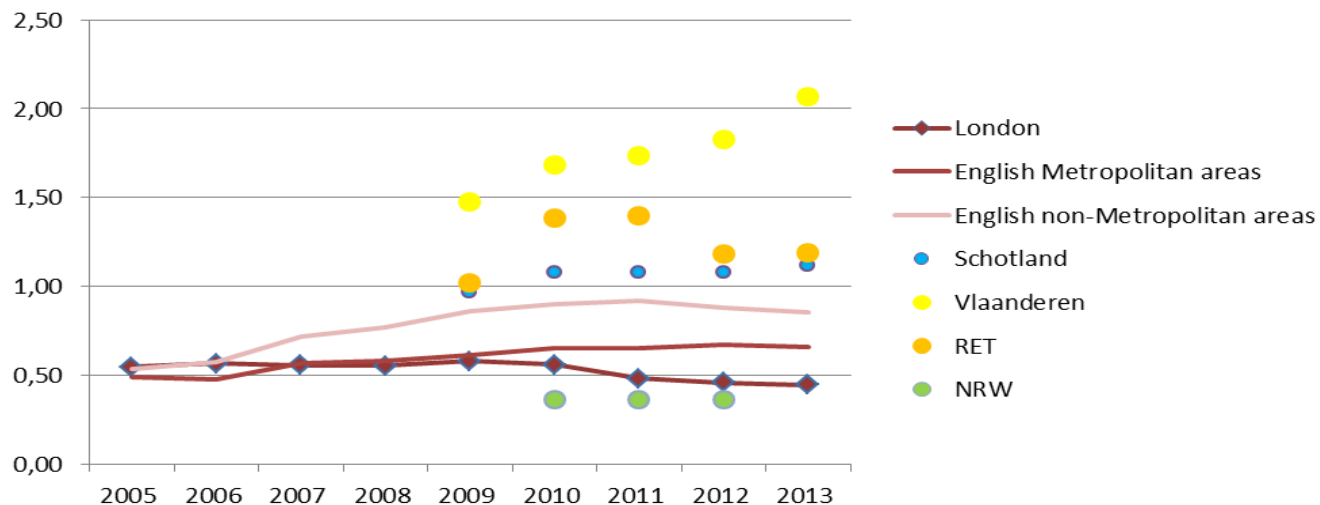
Eigen inkomsten OV bedrijf per inwoner



H1: Overheidsbijdragen OV per inwoner

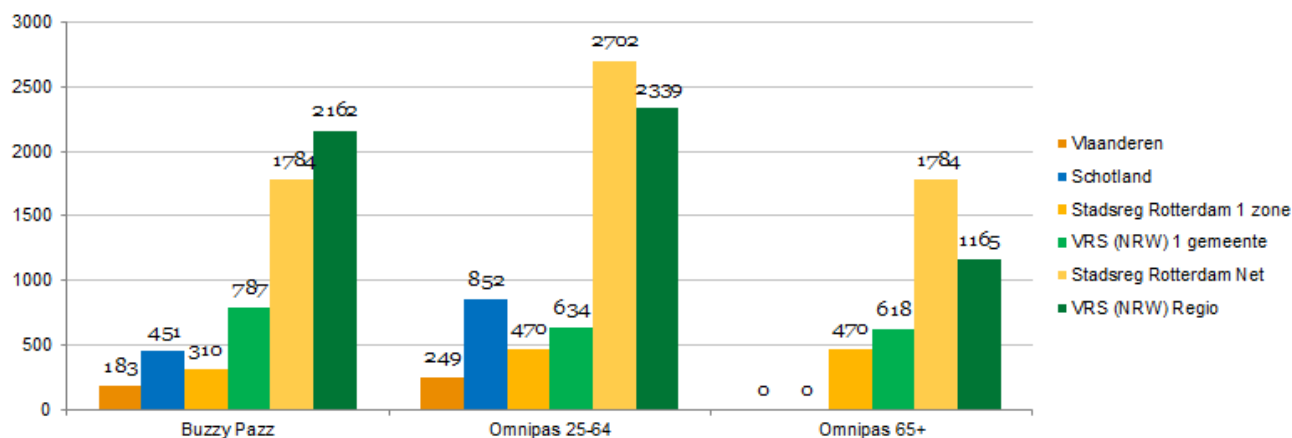
H1: Er zijn grote verschillen tussen regio's maar ook tussen landelijke en verstedelijkte gebieden

Totale overheidsbijdrage per rit in reële EUR (niet gecorrigeerd voor inflatie)

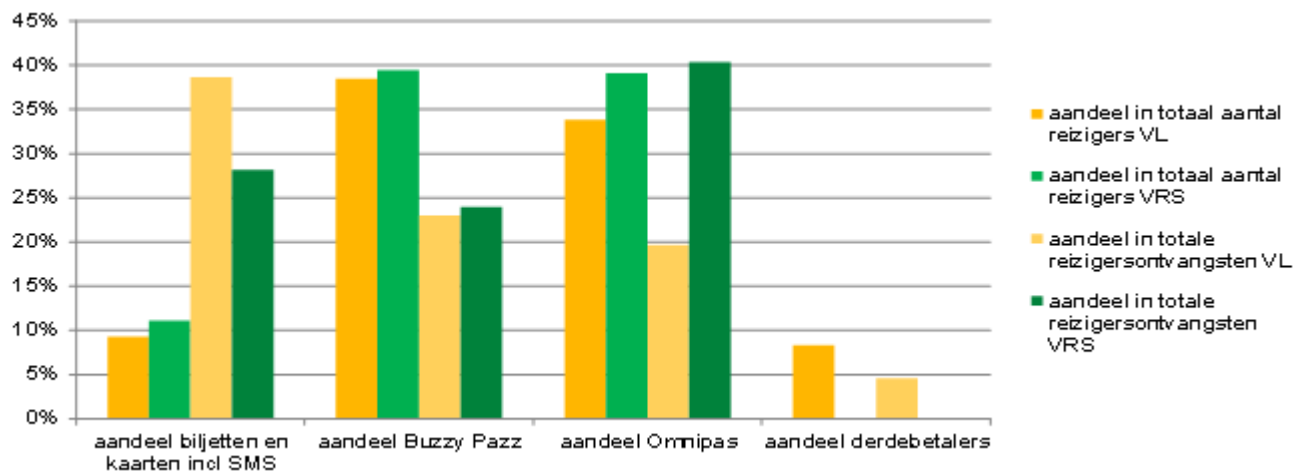


H2S1: Vergelijking tarieven per rit, onafhankelijk van de lengte van de rit

1. Tariefvergelijking abonnementen (EUR)

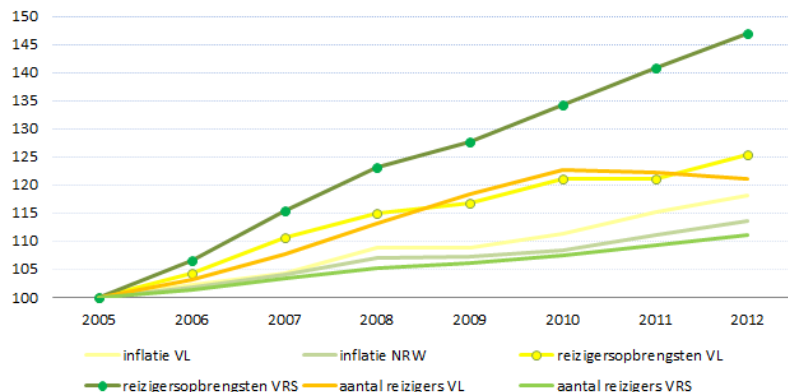


2. Aandeel vervoersbewijzen in totale reizigersontvangsten en aantal ritten



H2S1: Vergelijking tarieven per rit

3. Historisch verloop van vervoeropbrengsten (reële prijzen), aantal reizigers en inflatie (2005=100)



Stijging vervoeropbrengsten VL in lijn met stijging aantal reizigers maar niet met inflatie

De vervoeropbrengsten VRS (vervoerregio Keulen) stijgen bijna dubbel zo sterk als in VL en stijgen veel sterker dan het aantal reizigers + inflatie

4. Vervoeropbrengsten per rit

Inkomsten volgens tarief formule KVB (Kölner Verkehrsbetriebe) 2012	aantal ritten	inkomsten in EUR	inkomsten per rit in EUR
ticketverkoop - cashtarif	25.200.000	51.300.000	2,04
abonnementen volwassenen	131.400.000	116.900.000	0,89
abonnementen scholieren	81.400.000	38.300.000	0,47
andere tarief formules (waaronder 900.000 SMS-tickets)	9.400.000	5.900.000	0,63
Totaal / gewogen gemiddelde inkomst per betalende rit	247.400.000	212.400.000	0,86
Gratis ritten en zwartrijders (3,78% van de ritten)	27.800.000		
VRS-tariefcompensatie		-12.200.000	
NRW compensatie sociale tickets		1.300.000	
Minderopbrengsten KölnPass (sociale verminderingpas)		-500.000	
Opbrengsten voor KVB uit betalende ritten		201.000.000	0,81
Compensatie voor sociale tarieven		10.300.000	
Periodevreemde opbrengsten		-1.100.000	
overige opbrengsten uit exploitatie		2.500.000	
overige operationele opbrengsten (prestaties voor derden, compensatie voor onderhoud metrotunnels, reclameinkomsten)		12.900.000	
Totale operationele opbrengsten KVB		225.600.000	0,91

Vlaanderen: 0,28 EUR per rit

Duitsland (VDV leden = 90% vd markt):
0,80 EUR per rit

Schotland: 1,31 EUR per rit

Nederland 2010 (alle OV, alle vervoerbewijzen):
0,16 EUR/km

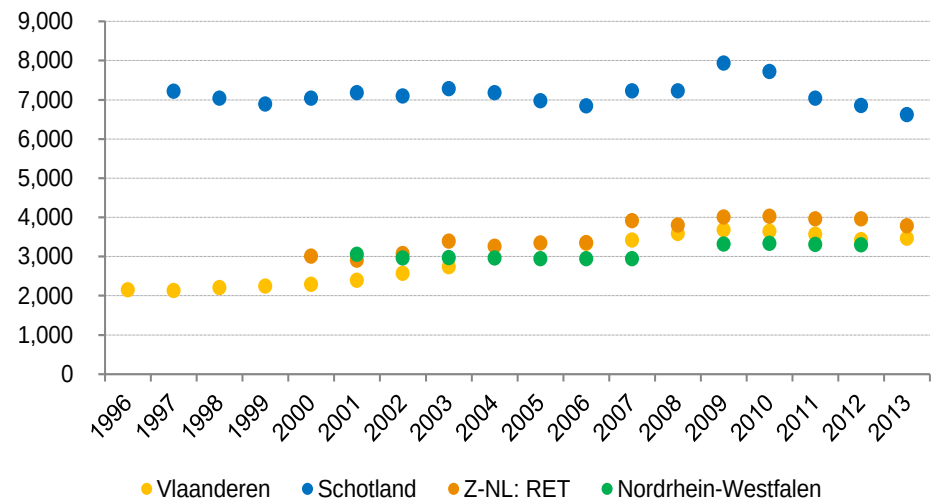
Variërend per vervoerbewijs
0,10 EUR/km voor maand- en jaar abo >= 3 ster
0,33 EUR/km wagenverkoop

Bron: Kerncijfers Openbaar Vervoer © 2013 in opdracht van Ministerie Infrastructuur en Milieu, is een uitgave van Panteia B.V

H4: Dienstverleningskilometer per inwoner

- Regio's vertonen gelijkaardige evolutie behalve Schotland:
 - Meer gereden kilometer door landelijk karakter van het land en daling in aantal gereden kilometer door bezuiniging op stijgende operationele kosten
- NRW: opmerking VDV: er zijn geen stimuli in het systeem voor een uitbreiding/onderhoud van het huidige aanbod

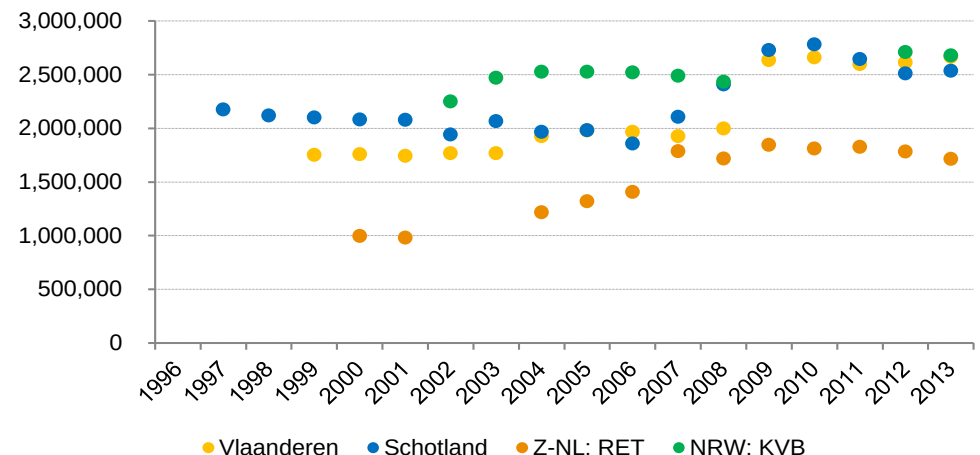
Dienstverleningskilometer per inwoner



H6: Aantal dienstverleningskm per VTE

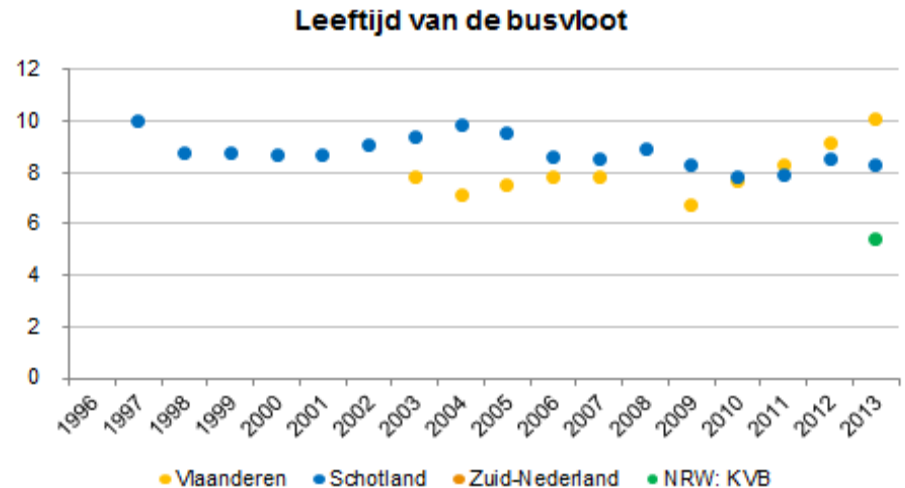
- SCT: rapporteert daling van ongeveer 10% in aantal werknemers in de laatste 5 jaar en daling DVL-km
- NL: excl inhuringen
- NRW- KVB: relatief groot aandeel tramverkeer tov VL en Schotland (64% van de VTG-km zijn tramkm)
- Aantal voertuigkm per inwoner: SC 61,5km, VL: 32,8km
- Aantal crewleden per bus: SC: 1,5-1,55 vs 2,1 De Lijn

Aantal dienstverleningskilometer per VTE



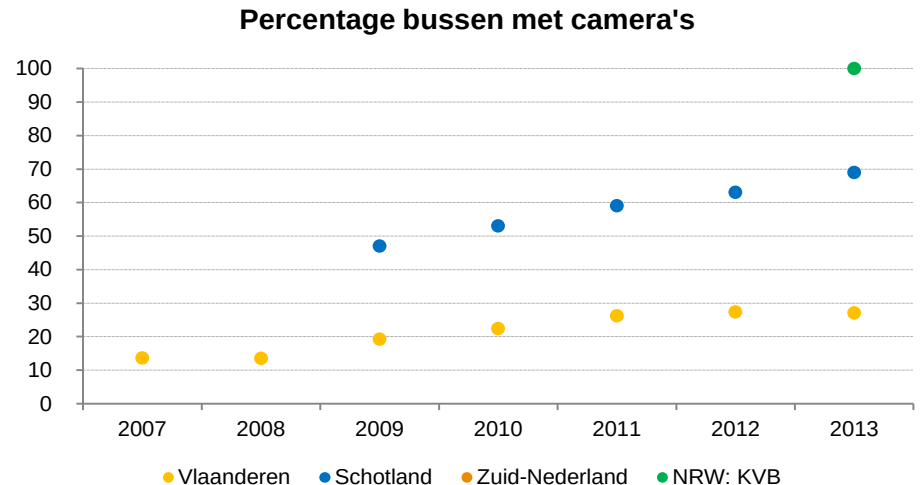
H5: Leeftijd van de voertuigvloot

- NRW - KVB: 25% van de busvloot werd vernieuwd in 2013 – sterk afhankelijk van subsidiereglementen
- NL: 72% van de bussen < 8 jaar; sterk verjongd door concessies (maar nu looptijd verlengbaar tot 10 jaar)
- SCT: 86% van bussen is toegankelijk voor mindervaliden/lage opstap



H7: Investerings in veiligheid

- SCT: sterke stijging in aantal bussen met camera's
- Z-NL: RET investeerde ongeveer 33 mio in 2012
- NRW - KVB: alle bussen zijn sinds 1 januari 2014 uitgerust met 3 camera's per solobus en 4 camera's per hermelijnbus. De subsidie bedraagt 80% van de aankoopprijs (i.e. 4.400 à 5.500 euro per bus)



H3: Overige investeringen in infra per inwoner

- Alle regio's: investeringen worden gedaan door lokale overheden en andere instanties => weinig beschikbare data
- SCT: nationale overheid investeerde ongeveer 780 miljoen euro in 2012 in infrastructuur voor wegen en transport
- Z-NL: de RET onderhoudt infrastructuur en wordt daarvoor vergoed door de lokale overheid (in 2013 67.7 mio euro)
- NRW: in 2012 werd 94 miljoen euro gesubsidieerd voor uitbreidingsinvesteringen en nieuwe projecten voor metro en tram. Voor busvervoer en (een deel spoor) werd 119 miljoen euro uitgetrokken.
Instandhouding infrastructuur wordt geraamd op 5.35 miljard euro over een periode van 10 jaar.
Groot zorgenkind = sanering van tramtunnels en traminfrastructuur (alles ouder dan 30 jaar – niet gestandaardiseerd vb. dubbele sporen in tunnels). Er zijn nooit subsidiekanalen geweest voor onderhoud en renovatie. Enkel voor uitbreidingen.

H8: Marketing en communicatiebudget per inwoner

- Stadsregio Rotterdam: 9.18 mio euro in 2013 in totaal
- De Lijn: tussen 6 – 8,7 mio euro op jaarbasis 2009-2013 in totaal
- Geen gegevens van andere regio's: via koepelstructuren / sterk gedistribueerde kost

			2009	2010	2011	2012	2013
Advertenties & inlassingen	61200000	Advertenties & inlassingen	382,433	395,259	306,366	140,461	171,212
Documentatie en diverse publicaties	61220000	Administratieve documentatie	68,368	58,388	25,512	21,294	35,487
	61230000	Publicaties voor externen	1,760,779	1,913,112	1,593,396	1,488,458	1,128,286
	61231000	Publicaties voor internen	183,527	305,478	312,305	471,338	370,086
	61232000	Jaarverslag	37,102	38,845			
	61233000	Diverse publicaties	453,051	480,630	291,721	245,904	329,454
Marketing, Publiciteit & Events	61210200	Public relations & gadgets	64,751	232,380	183,745	330,871	303,918
	61240000	Tentoonstellingen & beurzen	10,684	7,992	15,736	9,768	3,211
	61250000	Ceremonieën & evenementen	224,784	54,522	157,569	119,187	176,646
	61270000	Publiciteit	3,790,955	4,950,727	3,875,552	3,472,256	5,187,501
	61280000	Promotie vervoerbewijzen	1,076,316	251,810			
	61281000	Vervoerbewijzen	3,224	32,443			
Totaal			8,055,973	8,721,586	6,761,903	6,299,536	7,705,800

H9: Kostendeckingsgraad

Elke regio kent een ander marktmodel dwz de verschillende marktrollen worden uitgevoerd/ gefinancierd door verschillende actoren.
Hierdoor dient er opgelet te worden wanneer verschillende kostendeckingsgraden worden vergeleken.

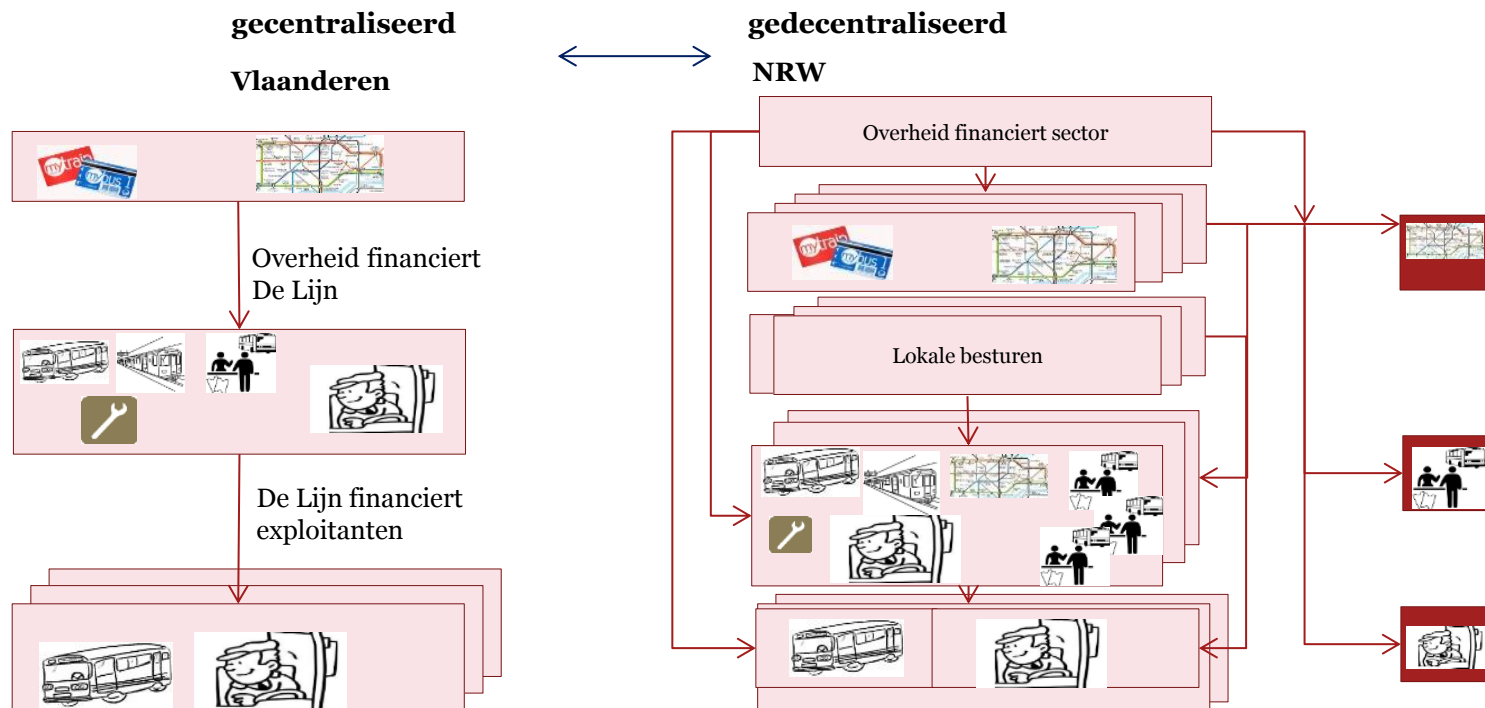
Exploitatiekost per rit

VL: 1,95 EUR/rit

D (VDV): 1,59 EUR/rit

Schotland: 2,20 EUR/rit

KVB: 1,25 EUR/rit

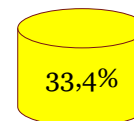
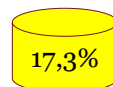
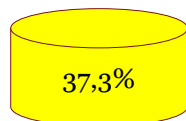


Kostendekkingsgraad (KDG) vergelijken is een uitdaging

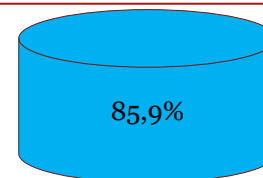
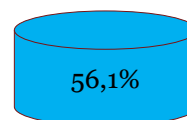
KDG = verhouding operationele kosten tov de operationele inkomsten, waarbij subsidiabele investeringskosten buiten beschouwing worden gelaten

- 1 Verschillen in kostendekkingsgraad kunnen verklaard worden door:
 - Wijze van financiering
 - Compensaties voor doelgroepverminderingen
 - Dekking operationele verliezen
 - Financiële opbrengsten uit deelnemingen
 - Werken uitgevoerd door derden
- 2 Na abstractie diverse inkomsten blijft KDG van De Lijn veel lager door lagere ontvangsten, voornamelijk bij abonnementen
- 3 Geen rechtstreeks verband tussen lage tarieven en het aandeel BTM in totaal aantal verplaatsingen
- 4 Aanpassing van de tarieven is noodzakelijk voor verbetering KDG
- 5 Gedifferentieerd aanbod met gedifferentieerde prijzen in deelgebieden kan leiden tot verbeterde KDG

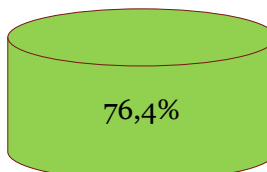
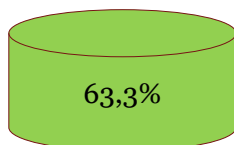
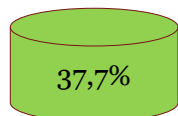
H9: Kostendeckingsgraad (2012)



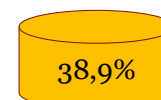
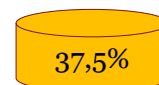
De Lijn



Schotland



NRW



NL RET

KD1

Ontv exploitatie zonder compensaties doelgroepenbeleid

Uitg zonder CAPEX expl en zonder marketingkosten

KD2

Ontv exploitatie met compensaties doelgroepenbeleid

Uitg zonder CAPEX expl en zonder marketingkosten

KD2 bis

Ontv exploitatie met compensaties doelgroepenbeleid EN financiële en overige inkomsten

Uitg zonder CAPEX expl en zonder marketingkosten

KD3

Ontv exploitatie zonder compensaties doelgroepenbeleid

Uitg met CAPEX expl en met marketingkosten

KD4

Ontv exploitatie met compensaties doelgroepenbeleid

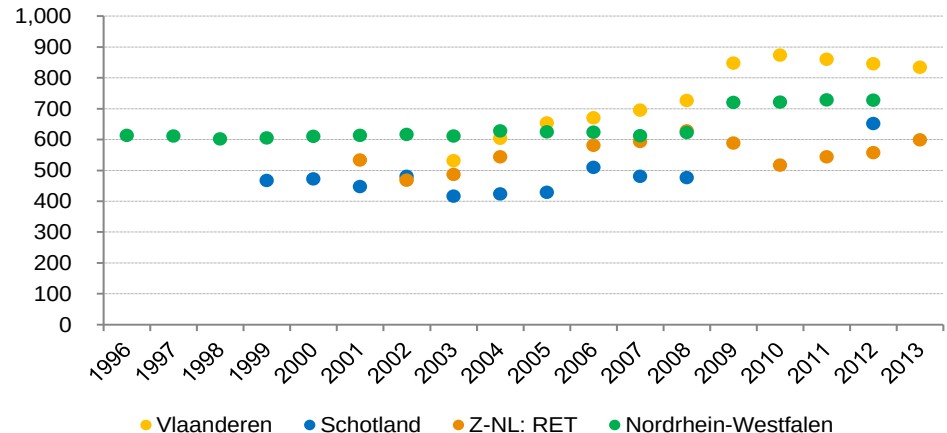
Uitg met CAPEX expl en met marketingkosten

Opmerking: cijfers niet gecorrigeerd voor pensioenlasten gepensioneerden

H10: Aantal reizigerskilometer per inwoner

- Reizigerskm per inwoner zijn gebaseerd op assumpties! Namelijk:
 - Theoretisch aantal ritten / abonnement
 - Theoretisch aantal km per rit
- Beide parameters zijn gebaseerd op inschattingen en de indicator is dus onderhevig aan grote onzekerheidsmarge

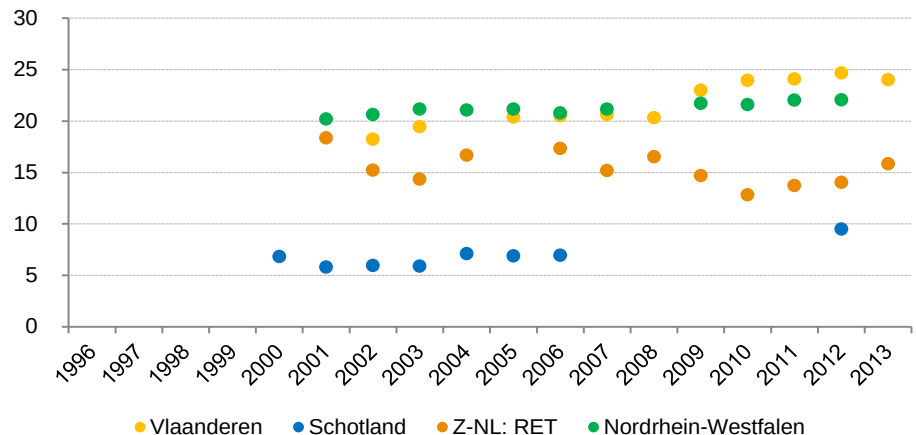
Aantal reizigerskilometer per inwoner



H11: Bezettingsgraad OV

- Is het resultaat van:
 - Aantal reizigerskm /
 - Aantal dienstverleningskm
- Vlaanderen: stijging door combinatie van stijging reizigerskm en daling dienstverleningskm
- Lage bezettingsgraad in Schotland door uitgestrektheid van het land. Indicator verbetert door slimmer inzetten van bussen op gereden routes.

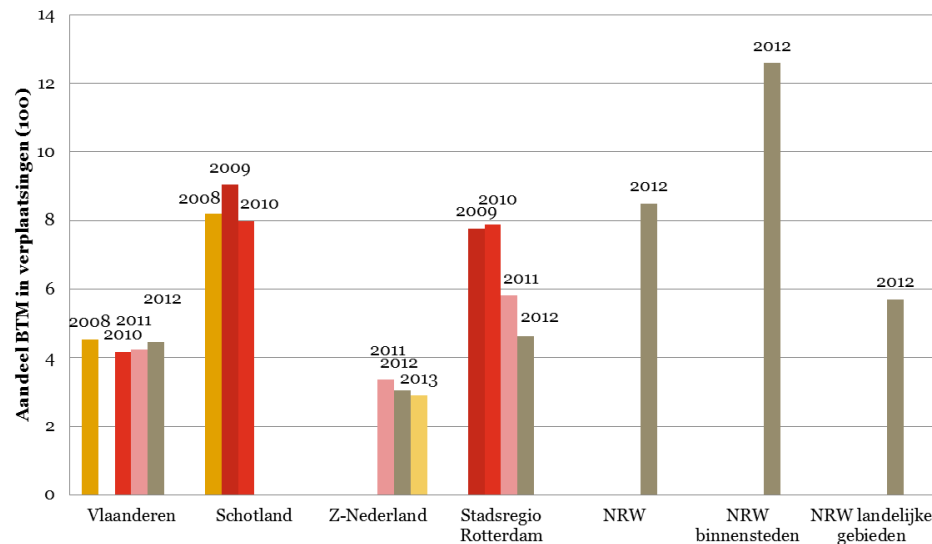
Bezettingsgraad OV



H12: Modal split

- Aandeel verplaatsingen met OV ligt in Vlaanderen relatief laag t.o.v. Schotland en NRW. Opvallend is dat het aandeel van BTM vooral in stedelijke gebieden veel hoger ligt dan in de rest van de regio.

	OVG 3	OVG4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5
Aantal verplaatsingen per persoon per dag						
Totaal	3,1	2,8	2,9	2,8	2,7	2,8
Lijnbus/tram/(pre)metro	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Aantal afgelegde km per persoon per dag						
Totaal	41,6	38,2	37,0	42,1	41,5	39,5
Lijnbus/tram/(pre)metro	1,4	1,2	1,1	1,0	1,1	1,0
Gemiddeld aantal km per verplaatsing						
Autobestuurder	14,2	14,4	13,2	13,9	13,5	15,8
Autopassagier	15,4	15,6	17,9	17,0	18,0	19,7
Trein	55,8	53,6	44,5	55,6	55,1	49,4
Lijnbus/tram/(pre)metro	12,2	12,2	12,0	10,7	10,6	9,9
Fietser	4,0	4,5	4,3	4,4	3,8	4,3
Te voet	1,5	1,5	1,4	1,2	1,9	1,4
Totaal	13,3	13,6	12,8	15,0	15,2	14,3



H13: Klantentevredenheid

- Algemeen: minst tevreden over prijs van tickets
- In NRW minst tevreden over:
 1. Ticketautomaten
 2. Onveiligheidsgevoel
 3. Drukke
 4. Eetverbod
 5. Slechte aansluitingen

Vragen, opmerkingen, ideeën?

Contact



Floris Ampe

Partner

floris.ampe@be.pwc.com

Bart Peeters

Senior Manager

bart.peeters@be.pwc.com

Dennis Hens

Senior Consultant

dennis.hens@be.pwc.com



Inge Cools

Expert

inge.cools@vito.be

Inge Mayeres

Senior researcher

inge.mayeres@vito.be

Annex

H10: Aantal reizigerskilometers per inwoner

- Reizigerskilometers geven een indicatie van de ‘consumptie’ van OV
- Tov. DVL-kilometers geven ze een idee van de bezettingsgraad (effectiviteit OV)
- Issue: reizigerskilometer worden berekend aan de hand van ramingen:

Reizigerskm = aantal reizigers * gemiddeld aantal km per rit

↓
raming aantal ritten/abo

+ onnauwkeurigheid = overstappen

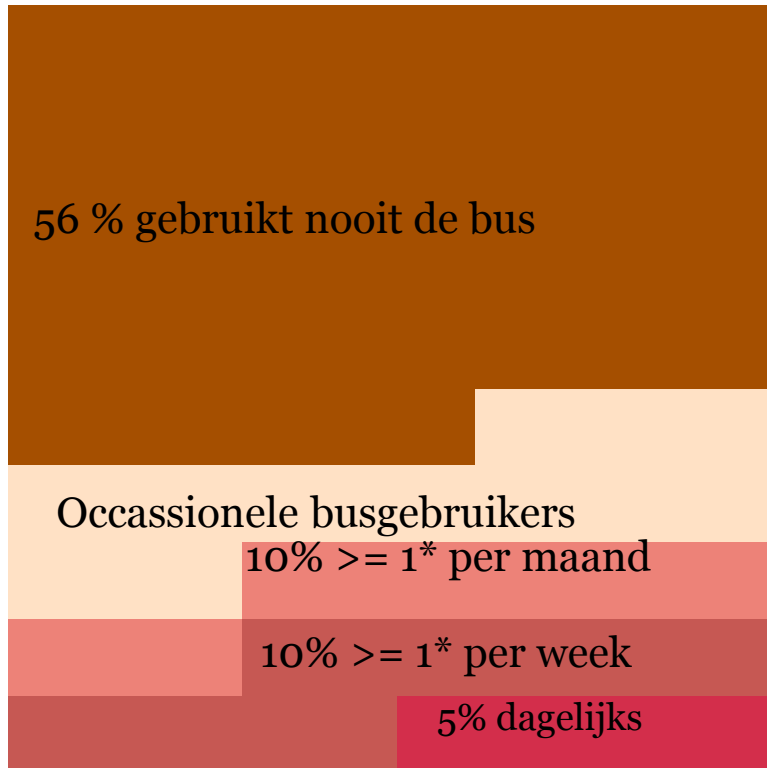
↓
raming op basis van surveys

+ onnauwkeurigheid = hoofdvervoermiddel

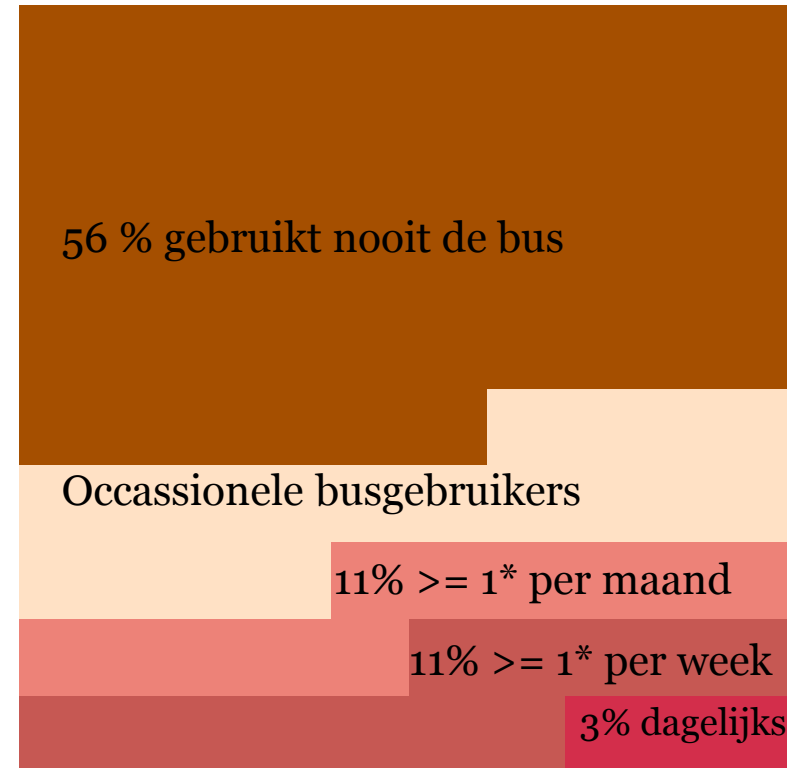
=> enkel nauwkeurig bij ci/co systemen (niet beschikbaar)

H10: Aantal reizigerskilometers per inwoner

OVG 3 - 2008



OVG 4.4 – sept 2011/sept 2012



Gebruik van de bus (De Lijn, MIVB, TEC)				
gbus	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nooit of minder dan één keer per jaar	5032.75	56.40	5032.75	56.40
één tot enkele keren per jaar	1571.97	17.62	6604.72	74.02
één tot enkele keren per maand	941.19	10.55	7545.91	84.56
één tot enkele keren per week	893.75	10.02	8439.66	94.58
dagelijks	483.72	5.42	8923.38	100.00

gbus	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
nooit of minder dan één keer per jaar	910.4854	56.44	910.4854	56.44
één tot enkele keren per jaar	298.6472	18.51	1209.133	74.96
één tot enkele keren per maand	174.5066	10.82	1383.639	85.77
één tot enkele keren per week	175.9928	10.91	1559.632	96.68
dagelijks	53.50788	3.32	1613.14	100.00

H9: Kostendekkingsgraad

Vlaanderen



Overheid financiert
De Lijn



De Lijn financiert
exploitanten



Kostendekking subsidiabele
infrastructuur is buiten scope
(afschrijvingen / kapitaalsubsidies)

Kostendekking: 17,3%

H9: Kostendekkingsgraad

